GLADIUS



Way of Life!

2009 SUZUKI SFV650



2009 SUZUKI SFV650

Simplemente diversión

En definitiva, lo que importa de la moda es la diversión. Y en el caso de la Suzuki GLADIUS 2009, lo que pretende es facilitarte la diversión.

¿Una combustión más efectiva y menos emisiones? Menos pensar en la combustión y más disfrutar del aire fresco.

¿Mejor respuesta al acelerador y mayor aceleración? Menos preocupación por lo que quieres que haga la moto y, simplemente, hazlo.

¿Diseño elegante? ¿Arte sobre dos ruedas? ¿Tecnología de vanguardia? ¿Comodidad en la conducción? Menos preguntarse lo que pensarán los demás y más disfrutar del viaje.

¿Traducción? La Suzuki GLADIUS 2009 tiene todo lo que necesitas para divertirte.

¡Date una vuelta en una hoy mismo y compruébalo personalmente!



Azul Tritón Metalizado / Blanco Cristal Jaspeado (GLR)



Hay motocicletas que desaparecen entre el tráfico y se funden con el entorno. Otras son simples medios de transporte, con una función definida en una vulgar etiqueta de precio, sin ningún tipo de inspiración, absolutamente olvidables.

Esta no es una de esas motos.

Presentamos una obra de arte del motociclismo, una muestra del estilo más fresco y moderno. Propulsada por un moderno motor V2 de 650 cc equipado con la más avanzada tecnología y capaz de desarrollar una amplia banda de potencia.

Una moto que combina un cubicaje clásico con una imagen elegante, que posee una gran manejabilidad y una cómoda y fácil conducción. Una moto que destaca sobre lo vulgar, tanto cuando circula por carretera como cuando la aparcas en la calle.

Con ella tendrás una combinación de estilo y tecnología, eficacia y moda, un valor incomparable sobre dos ruedas con una gran dosis de diversión.

Se llama Suzuki Gladius.


SUZUKI


El encuentro entre
la moda y la tecnología
GLADIUS-02

Elegancia sobre dos ruedas

El aspecto elegante de la GLADIUS comienza con su exclusivo y compacto chasis multitubular en acero, continúa con la carrocería de formas curvas y la fluidez de líneas de los soportes de los reposapiés y concluye en el protector del chasis, las tapas bajo el asiento y el protector del escape.

La óptica delantera multireflectora tiene un sofisticado diseño y está equipada con luces larga y corta, así como de posición, flanqueada por intermitentes con plástico transparente. El conjunto de piloto y luz de freno traseros está encastrado en la parte posterior del guardabarros trasero, que a su vez soporta los intermitentes.



Avanzado control digital del motor y de las emisiones

Un potente ordenador controla el vanguardista sistema de gestión del motor, el encendido y la inyección de combustible, incluyendo los cuerpos de inyección del SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve), o sistema de inyección de doble mariposa Suzuki.

Este sistema de gestión del motor y la inyección de combustible mejoran la combustión, que es ahora más completa y produce una mejor respuesta al acelerador y una mayor aceleración, así como una reducción en las emisiones del escape. Una polea oval en el acelerador ayuda a suavizar la entrega de potencia a bajo y medio régimen.

Cada cuerpo de inyección del sistema SDTV de 39 mm equipa un inyector de 10 agujeros de atomización extrafina y dos válvulas de mariposa. El piloto controla la válvula de mariposa primaria en cada cuerpo de inyección utilizando el puño del gas. La segunda válvula de mariposa está controlada por el sistema de gestión del motor. Basándose en la posición de la válvula de mariposa primaria, las revoluciones del motor (rpm) y la marcha engranada, el sistema de gestión del motor abre o cierra progresivamente la segunda válvula de mariposa para obtener la mejor respuesta al acelerador a todos los niveles de rpm. Los inyectores de atomización extrafina producen unas partículas atomizadas de un diámetro medio menor que un inyector de atomización convencional, de nuevo mejorando el rendimiento en la combustión. El sistema de gestión del motor controla instantáneamente el inyector, determinando la cantidad de gasolina inyectada en el cilindro basándose en las rpm del motor, la presión (o vacío) en la admisión, la posición del acelerador y las lecturas de un sensor de O2 (oxígeno) situado en el sistema de escape.

En cada cuerpo de inyección hay integrado un sistema ISC (Idle Speed Control) de control del ralentí, que utiliza conductos internos para eliminar los tubos externos y las válvulas de control, produciendo un ralentí estable que mejora el arranque en frío a la vez que reduce las emisiones inmediatamente después del arranque.

El motor es tan eficiente al quemar combustible que no necesita un sistema secundario convencional para inyectar aire fresco en los conductos de escape que incineren los hidrocarburos no quemados. Para tratar otras emisiones de gases, la GLADIUS tiene un catalizador integrado en la cámara del escape, montado por debajo del motor y conectado a un silencioso con forma ascendente.





El cuadro de instrumentos está situado sobre el faro e incluye un tacómetro analógico y una pantalla LCD con velocímetro digital, cuentakilómetros con doble parcial y total, reloj y un indicador LCD de la marcha insertada. El nivel de gasolina está controlado por un testigo luminoso de doble vía, apoyado por un cuentakilómetros de reserva.



Las combinaciones de colores disponibles son Azul Tritón Metalizado/Blanco Cristal Jaspeado, Rojo Rubí/Blanco Nacarado, Negro Perla Nebulosa/Verde Luminoso Metalizado y Negro Perla Nebulosa

El contraste entre el guardabarros delantero, las tapas del radiador, las del depósito de gasolina y las laterales, combinados con el color del chasis y del propio depósito, siguiendo diferentes esquemas en cada color, otorgan ese estilo fresco y elegante de la nueva GLADIUS.

Diseñada para la comodidad







El diseño de la GLADIUS es algo más que un ejercicio de estilo. El chasis y la carrocería son lo más estrechos posible en el punto donde se unen el depósito de gasolina y el asiento, los bordes delanteros de este último son redondeados y está situado relativamente bajo, a tan sólo 785 mm sobre el pavimento. Todos estos factores la hacen muy cómoda para el conductor en las paradas o cuando realiza maniobras de aparcamiento. También hay disponible un asiento opcional más elevado para aumentar la comodidad a conductores más altos.

El asiento, en dos tonos, está cuidadosamente moldeado, tiene gran amplitud y el borde trasero está reforzado para sujetar bien las caderas del conductor. La forma del manillar de tubo y su posicionamiento junto con los estribos, en relación con el asiento, añade también comodidad a la conducción.

El monoamortiguador trasero está conectado al basculante de sección rectangular mediante bieletas, lo que permite a la suspensión reaccionar progresivamente y de forma suave, tanto ante las pequeñas irregularidades del pavimento como en baches mayores, con una gran comodidad de conducción en general. El muelle del amortiguador es ajustable en precarga en una escala de siete puntos, para adaptarse a las preferencias del conductor y a la carga y el recorrido de la rueda trasera es de 190 mm. La horquilla delantera equipa barras de 41 mm, el muelle es ajustable en precarga en un margen de 15 mm y el recorrido de la rueda es de 125 mm. La distancia entre ejes es de 1.445 mm, con un ángulo de dirección y avance de 25 grados y 104 mm respectivamente.



Llantas de aleación. Frenos de disco y ABS opcional



Las ruedas, de aleación de aluminio fundido de 17 pulgadas, constan de cinco radios. La anchura de la llanta delantera es de 3,50" y la de la trasera de 5,00". El equipo de neumáticos montado de serie son los deportivos radiales Dunlop Qualifier, el delantero de 120/70ZR17 (68W) y el trasero de 160/60ZR17 (69W).

Los discos de freno delanteros flotantes miden 290 mm de diámetro y trabajan con pinzas de doble pistón. El disco de freno trasero de 240 mm está equipado con una pinza de simple pistón.

Como equipo opcional la GLADIUS incluye ABS (Antilock Brake System) controlado electrónicamente. Este sistema controla la velocidad de la rueda y ajusta la potencia de frenada al agarre disponible*

*El ABS es un dispositivo adicional para el funcionamiento de los frenos, no es un dispositivo para reducir la distancia de frenado. Recuerde reducir siempre la velocidad lo suficiente antes de acercarse a las curvas, los cruces y las congestiones de tráfico.

Potencia siempre disponible



La GLADIUS está propulsada por un deportivo motor en V a 90º de inyección, DOHC, basado en el popular de la SV650, reconocido por su fiabilidad, amplia banda de potencia y suave ronroneo.

La cilindrada se mantiene en los 645 cc, con una configuración supercuadrada de diámetro x carrera de 81,0 x 62,6 mm y una relación de compresión de 11,5:1. Las culatas equipan cámara de combustión compacta con cuatro válvulas, las de admisión, de 31 mm, situadas a 14 grados del eje del cilindro y las de escape, de 25,5 mm, situadas a 16 grados del eje del cilindro. Los nuevos muelles de válvula simples reducen la inercia y la pérdida mecánica provocada por el peso, manteniendo un preciso control de la válvula.

Cada culata equipa también dos bujías, tal como se hizo en el motor de la SV650, para mejorar la combustión. Pero la GLADIUS no solamente tiene dos bujías, tiene dobles bujías de iridio. La utilización de la singular aleación de iridio reduce la degradación de los electrodos de las bujías y permite que el electrodo sea más fino, produciendo una chispa más intensa y caliente para mejorar la combustión.

Sustituyendo la tradicional camisa de hierro, cada cilindro de aleación de aluminio está bañado con un revestimiento en su interior de carburo-silicio-fósforo-níquel propio de Suzuki y probado en competición, que reduce la fricción y mejora la transferencia de calor, durabilidad y sellado de los segmentos y que se conoce como SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material).

Los cambios en los perfiles de los árboles de levas y el alzado de las válvulas, un 10% de incremento en la inercia del cigüeñal, los conductos de admisión y escape de nueva longitud y un incremento en el volumen del sistema de escape, han hecho posible aumentar el par motor en a bajas y medias rpm y aumentar y suavizar la entrega de potencia sin afectar la potencia máxima. La duración de apertura de la válvula de admisión es de 281 grados, con 9,0 mm de carrera, mientras que la de la válvula de escape es de 267 grados con 8,3 mm de carrera.

Asimismo se ha rediseñado el mecanismo del embrague y el de la caja de cambios para mejorar los cambios de marcha entre las seis velocidades. Para reducir el ruido mecánico, el engranaje del primario de la transmisión está dividido en dos mitades, con cada una sujeta por muelles, mientras que las tapas del embrague y del piñón de salida están protegidas ahora por doble capa.

El nuevo radiador es más estrecho y más eficiente, mientras que un nuevo refrigerador de aceite “líquido-líquido” reduce peso. La bomba de gasolina es también más ligera y compacta y está situada dentro del depósito de combustible de 14,5 litros. La transmisión final se realiza ahora mediante una cadena de paso #520 con un desarrollo de 15/46.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Tipo de motor		4 tiempos, 2 cilindros en V a 90º, refrigeración por líquido, DOCH
Diámetro x carrera		81,0 mm x 62,6 mm
Cilindrada		645 cc
Relación de compresión		11,5:1
Potencia efectiva		72 CV
Alimentación		Inyección de combustible
Capacidad de aceite		3,1 l
Encendido		Electrónico (Transistorizado)
Sistema de arranque		Eléctrico
Lubricación		Cárter húmedo
Transmisión		6 velocidades en toma constante
Relación primaria		2,088 (71/34)
Relación final		3,067 (46/15)
Tipo de chasis		Entramado de acero
Ángulo de dirección/Avance		25,0 grados/104 mm
Suspensión	Delante	Horquilla telescópica, muelle helicoidal, amortiguación hidráulica
Suspensión	Detrás	Por bieletas, muelle helicoidal, amortiguación hidráulica, muelle regulable en precarga
Llantas	Delante	17M/C x MT 3,50 aleación de aluminio fundido
	Detrás	17M/C x MT 5,00 aleación de aluminio fundido
Frenos	Delante	Doble disco de 290 mm, pinza de 2 pistones
	Detrás	Simple disco de 240 mm, pinza de 1 pistón
Neumáticos	Delante	120/70ZR17M/C (58W), sin cámara
	Detrás	160/60ZR17M/C (69W), sin cámara
Depósito de gasolina		14,5 l
Longitud total		2.130 mm
Ancho total		760 mm
Altura total		1.080 mm
Distancia entre ejes		1.445 mm
Altura libre al suelo		135 mm
Altura del asiento		785 mm
Peso en orden de marcha*		202 kg

(*) Incluye gasolina, lubricantes, refrigerante, fluido de batería y todo el equipamiento para el uso normal del vehículo (herramientas incluidas).


Rojo Rubí / Blanco Nacarado (GDW)


Negro Perla Nebulosa / Verde Luminoso Metalizado (GUU)


Negro Perla Nebulosa (YAY)



www.gladiusstyle.com

CONCESIONARIO OFICIAL:

www.suzuki.es



- Lleve siempre casco, protección ocular y ropa protectora.
- Lea con atención el Manual del Propietario.
- Disfrute conduciendo con seguridad.
- Nunca conduzca bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

IMPRESO EN ESPAÑA. GLADIUS/ABS (SFV 650/A). ENERO 2009

SUZUKI MOTOR ESPAÑA S.A.U.
Galileo Galilei, 771. 33382 GIJÓN – ASTURIAS. www.suzuki.es